

Altshuler, Alan; Anderson, Martin; Jones, Daniel; Roos, Daniel et Womack, James. *The Future of the Automobile : The Report of MIT's International Automobile Program*. Cambridge (Mass.), the MIT Press, 1984, 333 p.

Kronish, Rich et Mericle, Kenneth S. (Ed.). *The Political Economy of the Latin American Motor Vehicle Industry*. Cambridge (Mass.), The MIT Press, 1984, 332 p.

Frank Davidson

Volume 17, numéro 1, 1986

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/701974ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/701974ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Institut québécois des hautes études internationales

ISSN

0014-2123 (imprimé)

1703-7891 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Davidson, F. (1986). Compte rendu de [Altshuler, Alan; Anderson, Martin; Jones, Daniel; Roos, Daniel et Womack, James. *The Future of the Automobile : The Report of MIT's International Automobile Program*. Cambridge (Mass.), the MIT Press, 1984, 333 p. / Kronish, Rich et Mericle, Kenneth S. (Ed.). *The Political Economy of the Latin American Motor Vehicle Industry*. Cambridge (Mass.), The MIT Press, 1984, 332 p.] *Études internationales*, 17(1), 184-186.
<https://doi.org/10.7202/701974ar>

plus éloigné d'une solution susceptible de faire l'unanimité parmi les sujets réguliers de l'ordre international. Depuis plusieurs années, on parle des droits des États fédérés sur la scène internationale; mais on n'est guère loquace à l'égard de leurs devoirs. Il y a là un vide juridique que les États souverains semblent peu pressés de combler, et cela en dépit des règles déjà proposées et auxquelles se réfèrent les Actes du colloque de Bruxelles.

Ces Actes montrent de façon éclatante que le Québec a joué et continue de jouer un rôle de pionnier dans l'évolution de la personnalité internationale des États autonomes membres d'une fédération. Ils méritent, notamment pour cette raison qui touche les Québécois directement, d'être tenus pour un ouvrage fondamental que tous les théoriciens et praticiens du droit public au Canada devraient avoir en leur possession.

André PATRY

Informinter, Montréal

ÉCONOMIE INTERNATIONALE

ALTSHULER, Alan; ANDERSON, Martin; JONES, Daniel; ROOS, Daniel et WOMACK, James. *The Future of the Automobile: The Report of MIT's International Automobile Program*. Cambridge (Mass.), the MIT Press, 1984, 333 p.
KRONISH, Rich et MERICLE, Kenneth S. (Ed.). *The Political Economy of the Latin American Motor Vehicle Industry*. Cambridge (Mass.), The MIT Press, 1984, 332 p.

Guide indispensable de l'économie automobile, Altshuler *et al.* l'est aussi, c'est seulement nous répéter, de l'histoire de la pensée économique récente en ce qui concerne un aspect primordial du monde contemporain. *The Future of the Automobile* a comme sous-titre *Rapport du programme automobile international du MIT* (Massachusetts Institute of Technology), programme de recherches – à collaboration française, italienne, japonaise,

suédoise, britannique et ouest-allemande aussi bien qu'américaine – qui dureraient quatre ans.

D'après sa préface, le rapport « s'efforce de comprendre les problèmes qui se rattachent à un automobilisme toujours en expansion, les directions possibles de l'évolution future de l'industrie automobile, et l'économie politique du monde automobile de l'avenir » (p. ix). Après un premier chapitre qui parle brièvement de « L'automobile et son industrie en état de siège » (pp. 1-9), les auteurs établissent une perspective historique: « Un siècle de transformations » (pp. 11-45). La première transformation, américaine et survenue vers 1910 (donc peut-être 25 ans après le début du siècle de l'automobile) aurait été la percée qui remplaça la fabrication sur demande par la production en série. La deuxième transformation serait arrivée pendant les années cinquante: les Européens, tout en fabricant les véhicules en série, auraient réussi à mettre l'accent sur la différenciation du produit. Troisièmement, transformation et défi japonais: vers la fin des années soixante la production japonaise aurait accompli des percées organisationnelles qui auraient bientôt permis d'allier un coût réduit à une exactitude de fabrication incomparable.

Pour l'avenir, la question la plus urgente serait « L'automobilisme, peut-il durer? » (pp. 47-76): prix du pétrole, CO₂, pluies acides, infrastructure etc.. Conclusion: oui, parce que l'automobile est adaptable, et le quatrième chapitre traite « Les possibilités technologiques de l'adaptation » (pp. 77-105). Ces possibilités dépendraient surtout de la concurrence. Après des exercices de prévision (« Combien de voitures? » pp. 107-120) le sixième chapitre traite de « La nature de la concurrence » (pp. 121-144).

C'est avec le septième chapitre (« L'équilibre concurrentiel » pp. 145-180) que nous entrons dans le vif du sujet. Pour une petite voiture typique le coût de production américain dépasserait de \$1,500 le coût japonais. Cet excédent serait calculé à 1,000 yen = \$4,7; or à la mi-août 1985 1,000 yen n'égalent toujours que peut-être \$4,3. Et d'après Altshuler *et al.* même une hausse considérable du yen

n'entraînerait pas une augmentation correspondante des prix japonais: les producteurs japonais incorporeraient alors plus de matières premières, pièces etc. importées à prix yen plus bas. Bien que les différences de coût Japon-Europe occidentale soient moins sérieuses que la comparaison Japon-É.U., elles seraient tout de même importantes.

« Comment se présente donc l'avenir de l'industrie automobile mondiale? » (pp. 181-197). Les économies d'échelle seraient un facteur de moins en moins décisif: dans le montage final, où il aurait fallu optimalement 240,000 unités pour chaque modèle, ce volume permettrait à l'avenir de monter plusieurs modèles. Et les marchés mondiaux demandent la diversité. Mais l'imitation, la collaboration, la substitution démarreraient « énormément ». Le neuvième chapitre, (que la Table des matières annonce « Relations industrielles et ajustements de l'emploi », pp. 199-221, mais qui a comme titre courant « Faire face à la diminution de l'emploi ») suggère avec prudence que les six pays occidentaux devraient rechercher le développement de la coopération main-d'oeuvre – direction; un Appendice (pp. 275-290) relate les relations industrielles des industries automobiles américaine, britannique et ouest-allemande. « La concurrence des nations: le dilemme du commerce » (pp. 223-246) considère les tendances protectionnistes et antiprotectionnistes, en concluant que le libre-échange (un économiste suédois présente les arguments en faveur dans un Appendice pp. 291-299) n'est pas pour demain.

Restent donc « Les déchirants choix d'une ère de transformation » (pp. 247-262). Il s'agit en même temps du défi japonais et d'une quatrième transformation: la diminution aussi bien de l'échelle optimale et de la demande de main-d'oeuvre. Il serait fort possible que les monteurs majeurs restent au nombre de 20 dans les pays du programme MIT, et aussi que l'industrie ne se déplace pas, autant qu'on s'y attendait autrefois, vers la main-d'oeuvre mal payée. Mais pour être le plus possible en sûreté, la main-d'oeuvre des sept pays ne doit pas se fier au protectionnisme.

Et en 1985, après la parution de Altshuler *et al.*, M. Georges Besse, de la Régie Re-

nault, propose une réaction à l'« état de siège » en elle-même non-protectionniste — 21,000 suppressions d'emplois — mais « encore faudra-t-il qu'aucun conflit social ne vienne gripper cette belle mécanique » (*Le Monde* du 20.6.85). Aux États-Unis, sous la pression japonaise, l'imitation et la collaboration progressent. Dans le cadre du projet Saturne, où la productivité du travail devrait aller se montrer cinq fois plus haute que la moyenne actuelle chez General Motors, GM aurait offert à 80 % des salariés une quasi-garantie d'emploi, et un cinquième du salaire irait être lié à la production et à la rentabilité. Cependant en août 1985 des hommes politiques américains parlaient toujours de rétorsion contre les importations japonaises, parmi lesquelles les voitures jouaient un grand rôle.

Des pays du programme MIT à l'industrie automobile latino-américaine il y a loin, mais trois pages d'Altshuler *et al.* traitent l'industrie brésilienne, dont les difficultés sont soulignées. (En 1985, d'après les journaux, Volkswagen, qui avait eu quelque succès au Brésil, aurait terminé ses exportations latino-américaines vers l'Europe.)

Dans l'oeuvre de Kronish *et al.* il est souvent question de « contenu (valeur ajoutée) intérieur requis », forme de protectionnisme que le célèbre économiste Harry G. Johnson a qualifié d'astuces indignes de ses collègues (« The Bladen Plan for Increased Protection of the Canadian Motor Industry », *Canadian Journal of Economics and Political Science* mai 1963). En Australie de telles astuces intérieures ont une importance néfaste pour l'industrie automobile – bien plus néfaste, à mon avis, que l'influence des multinationales. Mais Kronish *et al.* ont sans doute raison d'insister, comme premier thème analytique », sur la relation entre les multinationales et les gouvernements latino-américains. Deuxième thème analytique: l'importance des travailleurs, liée à l'inefficacité et à la tension qui en résulte quant au coût de la main-d'oeuvre; d'ailleurs la pauvreté générale fait que la production automobile tend à encourager une répartition de richesses et de revenus hautement inéquitable, même à en dépendre (point souligné, en ce qui concerne le Brésil, par Altshuler *et al.*).

À part une Introduction (pp. ix-xvi) et le chapitre final (pp. 261-299) Kronish *et al.* comporte trois groupes d'études. Le premier, que les auteurs dénomment « essais d'économie politique », comprend K.S. Mericle, « L'économie politique de l'industrie automobile brésilienne » (pp. 1-40); R. Jenkins, « Ascension et chute de l'industrie automobile argentine » (pp. 41-73); Kronish, « L'Amérique latine et l'industrie automobile mondiale: les années de l'exportation » (pp. 75-93).

Deuxième groupe: « essais sur les travailleurs ». D'après les auteurs, leur optique ne serait pas celle de l'économie néo-classique, pour laquelle la main-d'oeuvre ne serait qu'un facteur de production abstrait: l'industrialisation serait un « processus dialectique où la main-d'oeuvre est à la fois sujet et objet ». Ce groupe comprend J. Humphrey, « La main-d'oeuvre dans l'industrie automobile brésilienne » (pp. 95-131); J. Evans *et al.*, « Réflexions sur les travailleurs automobiles argentins et leurs syndicats » (pp. 133-159); I. Roxborough, « La main-d'oeuvre dans l'industrie automobile mexicaine » (pp. 161-194).

Troisième groupe: « essais sur le marchandage », c'est-à-dire entre multinationales et gouvernements. Sous cette rubrique on trouve D. Bennett et K. Sharpe, « Ordre du jour et force de marchandage: l'État mexicain contre les multinationales automobiles » (pp. 195-229), déjà paru dans *World Politics* octobre 1979; M. Fleet, « Relations de marchandage dans l'industrie automobile colombienne ». Dans la conclusion, « Le développement de l'industrie automobile latino-américaine, 1900-1980: analyse de classe », Kronish et Mericle, tout en résumant les thèmes principaux du livre, mettent en contraste d'une part les niveaux élevés de contenu intérieur requis au Brésil ou en Argentine, et d'autre part le niveau modéré au Mexique.

Comme prétend l'Introduction, ce livre, qui attaque un grand nombre de questions ayant rapport à l'évolution de cette industrie au Tiers-Monde entier, éveillera beaucoup d'intérêt chez les experts du développement. Les néo-classiques trouveront dans Kronish *et*

al. une étude de la défaillance de « marchés politiques » épouvantablement imparfaits.

Frank DAVIDSON

Département d'économie
La Trobe University, Melbourne, Australie

BÜRGENMEIER, Beat. *Analyse et politique économiques*. Paris, Économica, 1984, 506 p.

B. Bürgenmeier présente son ouvrage comme un « texte d'introduction » à l'économie politique. Introduction pour initiés, sommes-nous tentée d'ajouter, ce travail apparaît plutôt comme un manuel de base destiné aux étudiants de premier cycle d'économie.

On y retrouve donc tout ce qui constitue le contenu typique du genre. Après une introduction qui initie le lecteur aux concepts principaux et au mode de raisonnement de la discipline, l'auteur structure sa matière autour de quatre grands thèmes qui constituent les quatre parties de l'ouvrage: l'équilibre macro-économique, le marché ou l'analyse micro-économique, l'économie internationale et finalement, de façon beaucoup plus succincte, l'économie planifiée.

La première partie, sur l'équilibre macro-économique, regroupe les développements théoriques attendus à ce chapitre: la théorie de la détermination du revenu et de ses fluctuations, avec le multiplicateur keynésien comme outil d'analyse, que vient contrarier l'introduction de la théorie monétaire quant à la définition, au rôle et aux implications de la monnaie au niveau de la politique économique; comme synthèse, le modèle IS-LM décrit les conditions d'équilibre sur le marché des biens et des services et sur celui de la monnaie, avec les prescriptions habituelles au chapitre des politiques budgétaires et monétaires de l'État, en régimes de prix fixes et flexibles; enfin, cette partie se termine avec l'étude des cycles conjoncturels et des déséquilibres inflationnistes et déflationnistes.